

Sportliches- und Technisches Reglement

Rotax Life 2024

Anhang 3

Inhaltsverzeichnis

Sportliches Reglement	2
1. Grundlagen	2
2. Allgemeine Bestimmungen	2
2.1. Teilnehmer	2
2.2. Lizenzen	2
2.3. Alter, Gewichte, Größen Klassen	2
2.6. Ausrüstungsmengen	3
2.7. Fahrerlager	3
3. Werbung	3
4.1. Werbeflächen	3
4.2. Klebeanweisung	3
4.3. Nutzungsabtretung	3
4. Rechtliches	3
5.1. Haftungsausschluss	3
5.2. Rechtswegausschluss, Haftungsbeschränkung	4
5.3. Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers	4
5.4. Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung	5
5.5. Gerichtsstand	5
5.6. Einverständniserklärung	5
Technisches Reglement	6
1. Grundlagen	6
2. Chassis	6
2.1. Fahrgestell	6
2.2. Verkleidung	7
2.3. Reifen	7
2.4. Verbundwerkstoffe	7
2.5. Datenerfassung	7
2.6. Transponder	7
3. Sicherheit	8
3.1. Bekleidung	8
3.2. Sitz Micro & Mini	8
3.3. Heckauffahrschutz	8
3.4. Kettenschutz	8
3.5. Sicherheitslenksäule Micro/Mini	8
4. Motor	8
4.1. Modelle Für alle Rotax Klassen	8
4.2. Plombierung Rotax	9
4.3. Kraftstoff	9
5.3. Batteriehalterung MAX – auch gültig für MICRO und MINI	9
5.4. Zylinder – auch gültig für MICRO und MINI	9
5.5. Spaltmass	10
5.6. Fliehkräftkupplung MAX – auch gültig für MICRO und MINI	10
5.7. Auspuffanlage	10
5.8. Vergaser-Hauptdüse	10
5.9. Vergaser	10
5.10.a Zündanlage	11
6 Micro & Mini	11
6.1.	11
6.2. Es muss der neue Einlassrestriktor mit der Teilenummer 267536 gefahren werden.	11

Sportliches Reglement

für die KTSW – Rotax Life Serie 2024 im ADAC-Clubsport-Bereich

1. Grundlagen

- ADAC Clubsport-Reglement
- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen
- Internationales Kart-Reglement der CIK/FIA
- DMSB-Veranstaltungs- und Kart-Reglement
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO)
- Bestimmungen und Beschlüsse des ADAC
- Anti-Dopingbestimmungen der NADA
- DMSB-Umweltrichtlinien
- Ausschreibung der jeweiligen Veranstaltung mit Änderungen und Ergänzungen
- *RMC Cup Serie Sporting Regulations 2024*
- *RMC Cup Serie Technical Regulations 2024*
- ROTAX MAX Challenge Germany Sporting Regulations 2024
- ROTAX MAX Challenge Germany Technical Regulations 2024

Der Organisator/Veranstalter/Ausrichter kann das Reglement in Abstimmung mit dem ADAC jederzeit ändern, um die Sicherheit und Chancengleichheit der Fahrer zu gewährleisten.

2. Allgemeine Bestimmungen

2.1. Teilnehmer

An der RMC Cup Serie können alle Fahrer teilnehmen, die die vorgeschriebenen Altersgrenzen und gesundheitlichen Erfordernisse erfüllen.

2.2. Lizenzen

Zur Teilnahme an einer KTSW-Veranstaltung ist mindestens eine Racecard des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB e.V.) erforderlich. Diese Lizenz gilt für eine Veranstaltung.

Alle anderen DMSB Lizenzen mit einer höheren Stufe (National A, Int. C) sind ebenfalls zugelassen

2.3. Alter, Gewichte, Größen Klassen

Klasse	Jahrgang	Lizenzstufe*	Gesamtgewicht Inkl. Fahrer	Anzahl Teilnehmer
Micro (8-11 Jahre)	2012-2015	Nat. Kart-Lizenz Stufe C <u>nicht höher*</u>	min. 108 kg	max. 34
Mini (9-13 Jahre)	2010-2014	Nat. Kart-Lizenz Stufe C <u>nicht höher*</u>	min. 115 kg	max. 34
JUNIOR (12-15 Jahre)	2008-2011	Nat. Kart-Lizenz Stufe C <u>nicht höher*</u>	min. 145 kg	Max 34
MAX (ab 14 Jahre)	2009 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe C <u>nicht höher*</u>	min. 162 kg	max. 34
DD2 (ab 15 Jahre)	2008 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe C <u>nicht höher*</u>	min. 175 kg	max. 34
DD2-Masters (ab 32 Jahre)	1991 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe C <u>nicht höher*</u>	min. 180 kg	max. 34

*Teilnehmer mit einer höheren Lizenz können als Gaststarter teilnehmen, erhalten jedoch keine Punkte für die Meisterschaft

¹ Bei den Altersangaben gilt die Jahrgangsregelung gemäß den DMSB-Lizenzbestimmungen, d.h. der Fahrer muss das geforderte Alter im jeweiligen Kalenderjahr erreichen.



- ² Das Gesamtgewicht muss zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung eingehalten werden. Die Wägungen durch die Technischen Kommissare werden auf Basis der TK-Richtlinien für Fahrzeugwägungen des DMSB durchgeführt. Ein Hinzufügen von Ballast am Kart ist gemäß Art.C.3.2.c des DMSB-Kart-Reglements zulässig.
- ³ Teilnahme mit einer höheren Lizenz ist als Gaststarter möglich, eine Einschreibung in die Meisterschaft ist jedoch nicht möglich.

2.6. Ausrüstungsmengen

Für alle Life Klassen

Für jede Veranstaltung sind 1 Chassis, 2 Motoren, 1 Satz Slick zulässig. Die Anzahl der Regenreifen ist frei.

Sollen 2 Motoren eingesetzt werden, müssen beide bei der technischen Abnahme vorgeführt werden. Es ist erlaubt **jeder Zeit** den zweiten Motor nach zu nennen.

ROTAX Klassen

Es sind nur Motoren zugelassen, die vom für die Bundesrepublik Deutschland und Österreich zuständigen Importeur für ROTAX-Kartprodukte importiert oder nach gesonderter Prüfung durch den Serienausschreiber (inkl. Aufnahme in die EVA-Datenbank) legitimiert worden sind. Für nicht in Deutschland oder Österreich wohnhafte Teilnehmer können zeitlich begrenzte Sondergenehmigungen (Carnets) beim Serienausschreiber beantragt werden.

2.7. Fahrerlager

Jeder Teilnehmer kann sein Equipment innerhalb der zugewiesenen Bereiche des Fahrerlagers nach eigenem Ermessen positionieren. Er hat darauf zu achten, dass zwischen ihm und seinem unmittelbaren Nachbarn kein nutzloser Leerraum entsteht, die Haupt- und Verbindungswege frei bleiben und die selbst genutzte Gesamtfläche 25m² pro Fahrer nicht übersteigt.

4. Werbung

4.1. Werbeflächen

Alle Teilnehmer verpflichten sich das Frontschild, sowie die Oberkante der Startnummern-tafeln (vorne, hinten, links, rechts) für Werbemaßnahmen zur Verfügung zu stellen.

4.2. Klebeanweisung

Die Sponsor-Aufkleber und Startnummern werden einmalig bei der Registrierung kostenlos ausgegeben. Fahrer, die sich nicht an die Klebevorschrift halten, werden in den Medien weder bildlich noch wörtlich (soweit möglich) dargestellt. Der Veranstalter ist darüber hinaus auch berechtigt die Starterlaubnis zu verweigern.

Die Startnummern dürfen NICHT verändert werden.

4.3. Nutzungsabtretung

Alle Fahrer sind damit einverstanden, dass Kartodrom, ROTAX und/oder seine Sponsoren Bild- und Textmaterial der Fahrer für Veröffentlichungen und Werbezwecke verwenden.

5. Rechtliches

5.1. Haftungsausschluss

Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss vereinbart wird.

Bewerber und Fahrer erklären mit Abgabe der Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit den Veranstaltungen entstehen, und zwar gegen:

- die FIA, den DMSB, die Mitgliedsorganisationen des DMSB, die Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH, deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer und Generalsekretäre,
- die ADAC-Verbände, den Promotor/Serienorganisator,
- der Firma Kartodrom, deren Beauftragte und Bevollmächtigte,
- den Veranstalter, die Sportwarte, die Streckeneigentümer,
- die Behörden, Renndienste und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen,
- den Straßenbaulastträger, soweit Schäden durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benutzenden Straßen samt Zubehör verursacht werden,
- die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen,

außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, sowie gegen

- die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge,
- den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer (anderslautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerbern und Fahrern gehen vor) und eigene Helfer verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit den Veranstaltungen (ungezeitetes und gezeitetes Training, Warmup, Heat, Sprint, Prefinale, Hoffnungslauf, Finale) entstehen, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.

Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe der Nennung allen Beteiligten gegenüber wirksam. Der Haftungsverzicht gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung. Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

5.2. Rechtswegausschluss, Haftungsbeschränkung

Bei Entscheidung der FIA, CIK, DMSB, deren Gerichtsbarkeit, der Sportkommissare oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen. Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadenverursachung.

5.3. Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

Sofern Bewerber oder Fahrer/Beifahrer nicht selbst Eigentümer des einzusetzenden Fahrzeuges sind, haben sie dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugeigentümer die auf dem Nennformular abgedruckte Haftungsverzichterklärung abgibt.

Für den Fall, dass die Erklärung entgegen dieser Verpflichtung nicht vom Fahrzeugeigentümer unterzeichnet wurde, stellen Bewerber und Fahrer/Beifahrer alle in Art. 5.1 angeführten Personen und Stellen von jeglichen Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers frei, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.

Diese Freistellungserklärung bezieht sich bei Ansprüchen gegen die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer (anders lautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber und Fahrer gehen vor!) und eigene Helfer auf Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, Qualifikationstraining, Warm-Up, Rennen) entstehen und bei Ansprüchen gegen andere Personen und Stellen auf Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung insgesamt entstehen. Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben unberührt.



5.4. Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

Bewerber, Fahrer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss vereinbart wird.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordneten erforderlichen Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen oder auch die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe abzusagen.

Im Übrigen haftet der Veranstalter nur, soweit durch Ausschreibung und Nennung nicht Haftungsausschluss vereinbart ist.

5.5. Gerichtsstand

Soweit Ansprüche gegen den Veranstalter/Ausrichter oder die Organisation geltend gemacht werden und eine Gerichtsbarkeit nach §38 ZPO zulässig ist, wird hiermit der Gerichtsstand Kleve vereinbart.

5.6. Einverständniserklärung

Bewerber und Fahrer erklären mit Abgabe der Nennung, dass sie den Inhalt des sportlichen und technischen Reglements vollumfänglich verstehen und akzeptieren.

Technisches Reglement

für die *KTSW Rotax Life 2024*

1. Grundlagen

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen
- Internationales Kart-Reglement der CIK/FIA
- DMSB-Kart-Reglement
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO)
- ADAC Clubsport Reglement
- Anti-Dopingbestimmungen der NADA
- DMSB-Umweltrichtlinien
- Ausschreibung der jeweiligen Veranstaltung mit Änderungen und Ergänzungen
- *ROTAX MAX Challenge Technical Regulations 2024*
- *RMC Clubsport Technisches Reglement*

Darüber hinaus gelten für die RMC Clubsport im ADAC-Bereich die nachfolgenden Bestimmungen.

Der Organisator/Veranstalter/Ausrichter kann das Reglement nach Genehmigung durch den ADAC jederzeit ändern, um die Sicherheit und Chancengleichheit der Fahrer zu gewährleisten.

1.1 In den Klassen Junior National, Senior National, DD2 National, DD2 Masters National gilt im technischen Reglement das RMC Germany Reglement. Hier sind keine alten Bauteile erlaubt.

2. Chassis

2.1. Fahrgestell

Klasse	Rahmen-Ø [mm]	Achswellen-Ø [mm]	Radstand [mm]	Trockenfelge hinten*	Spurbreite hinten [mm]	Achslager hinten
MICRO	max. 28	max. 30	max. 980	Typ 140-150	max. 1180 min. 1120	2
MINI	max. 28	max. 30	max. 980	Typ 140-150	max. 1180 min. 1120	2

* Es gelten die Fertigungstoleranzen des jeweiligen Herstellers.

INFO MICRO: Die Gesamtbreite an der Hinterachse (inkl. Räder) beträgt max. 1180 mm und min. 1120 mm; der Heckauffahrschutz darf von oben gesehen nicht über die Breite der Hinterräder seitlich hinaus stehen (Toleranz: 20

Das Fahrgestell muss von einem CIK-anerkannten Hersteller nach CIK-Bestimmung in Serie gefertigt worden sein. Chassis-Hersteller im Sinne dieser Vorschrift sind solche, welche bisher mindestens ein Chassis CIK-homologiert haben. Für Fahrer der Klasse DD2 Masters / Handicap muss ein gültiger Kartpass mit den technischen Veränderungen vorhanden sein und jederzeit den Technischen Kommissaren zur Verfügung gestellt werden können.

Klasse	Rahmen-Ø [mm]	Achswellen-Ø [mm]	Radstand [mm]	Trockenfelge hinten*	Spurbreite hinten [mm]	Achslager Hinten
JUNIOR	max. 34	max. 50	min. 1010	Typ 210	max. 1400	2-3
MAX						2-3
DD2		40				1

* Spurbreite hinten bei den Klassen Junior, Senior, DD2 und DD2 Masters mindestens 1340 mm.

* Es gelten die Fertigungstoleranzen des jeweiligen Herstellers.

Vorderradbremzen sind in der JUNIOR & SENIOR-Klasse nicht erlaubt.

In der DD2-Klasse dürfen nur Chassis eingesetzt werden, die durch BRP-Powertrain zugelassen wurden oder CIK zugelassen sind. Sie müssen mit einem homologierten Bremssystem wirkend auf Hinter- und Vorderachse ausgerüstet sein.

2.2. Verkleidung

Frontspoiler, Seitenverkleidung und Frontschild müssen CIK-homologiert oder zumindest CIK-homologiert gewesen sein (breite Ausführung).

2.3. Reifen

Klasse	MICRO/MINI	Junior	Senior	DD2
Slick	C2	D2	D5	D5
Regen	CW	W5	W5	W5

Jede Art der Reifenveränderung (chemische, thermische oder mechanische Behandlung) ist verboten. Die vorgeschriebenen Reifen müssen auf, ihrer Dimension und Bauweise entsprechenden, Felgen montiert sein.

Jede Maßnahme zur Temperaturerhöhung der Reifen vor der Startaufstellung, zum Zeittraining oder Rennen ist unzulässig. Daher muss die Reifensäuberung so rechtzeitig erfolgen, dass die Reifen bei der Startaufstellung zum Zeittraining oder Rennen, keine Temperaturerhöhung mehr aufweisen.

Jegliche chemische Behandlung der Reifen ist verboten.

Wird bei einem Teilnehmer ein Vergehen gegen die vorgeschriebenen Reifen festgestellt (z.B. chemische Behandlung der Reifen), erfolgt ein Wertungsausschluss für die gesamte betreffende Veranstaltung.

Zur Kontrolle der Reglementsconformität der Reifen kann für Zeittraining, Qualifikationsläufe (Heats) und Finalläufe das Messgerät MiniRAE Lite der Firma RAE Systems Inc. (USA)“ eingesetzt werden bzw. zu jeder Zeit während der Veranstaltung kleine Gummiprüfungen aus der Reifenlauffläche entnommen werden.

Die Teilnehmer haben diese Probenentnahme/Messungen jederzeit zu gestatten. Der maximale Grenzwert der VOC-Messung der Reifen darf unter keinen Umständen 15 ppm überschreiten.

Hinweis: Verunreinigungen der Reifen, z.B. durch Kettenspray sind zu vermeiden, da diese zu einem Überschreiten des Grenzwertes führen können.

Sollte bei dieser Messung festgestellt werden, dass ein oder mehrere Reifen nicht den Vorgaben entsprechen, darf der Bewerber/Fahrer an dem betreffenden Wettbewerbsteil (Zeittraining, Qualifikationsläufe (Heats), Rennen) nicht teilnehmen und der betreffende Fahrer erhält keinen Zugang zum Vorstartbereich. Proteste gegen diese Maßnahme sind nicht zulässig. Proteste und Berufungen haben diesbezüglich keine aufschiebende Wirkung.

2.4. Verbundwerkstoffe

DMSB CIK-Reglement: 2.1.7 Verbundteile

Teile aus Verbundwerkstoff am gesamten Kart verboten, außer für den Sitz, den Boden und den Kettenschutz.

2.5. Datenerfassung

Während der Veranstaltung sind Datenerfassungsgeräte gemäß Art. 2-26.3 des CIK-Reglements erlaubt. Jegliche Art von Datenübertragung, sowie Sprechfunkverkehr und Bildaufzeichnungssysteme sind verboten.

Ausgenommen von dieser Regelung ist das MyLaps X2 Link System, welches zur Aufzeichnung von GPS-Daten, Übertragung von Rundenzeiten, Positionen und Flaggensignale genutzt wird. Nur der Serienveranstalter bestimmt welche Daten für die Teilnehmer freigegeben werden.

2.6. Transponder

Jeder eingeschriebene Teilnehmer muss einen eigenen „persönlichen MyLaps Transponder“ besitzen. Er ist für dessen Funktionsfähigkeit selbst verantwortlich.

Nicht eingeschriebene Teilnehmer (Gaststarter) können sich einen Transponder gegen eine Gebühr von EUR 20,- pro Veranstaltung ausleihen. Der Transponder muss unmittelbar nach Veranstaltung wieder zurückgegeben werden.



Die Befestigung des Transponders muss gemäß Art. C.3.2.h des DMSB-Kart-Reglements erfolgen, d.h. der Transponder muss mit der vom Hersteller vorgesehenen Halterung am Sitz angebracht werden. Abstand vom Boden ca. 250mm, Splintbolzen nach oben zeigend. Jeder Fahrer ist für die ordnungsgemäße Befestigung und Funktion selbst verantwortlich.

3. Sicherheit

3.1. Bekleidung

Overall, Helm, Schuhe, Handschuhe und andere Ausstattungen zum Schutz des Fahrers müssen dem Art. D des DMSB-Bambini-Kart-Reglements für die Micro&Min Klasse entsprechen. Außerdem ist eine Sicherheitsweste gem. Art. D des DMSB-Kart-Reglements, sowie eine Halskrause vorgeschrieben.

Alle anderen Klassen

Für die Teilnahme an Clubsport-Kartrennen ist folgende Fahrerausrüstung vorgeschrieben:

- Schutzhelm (Integralhelm), mit wirksamem Augenschutz, zugeschnallt, mit anerkannter und gültiger Norm des DMSB oder der CIK/FIA. Weiterhin sind auch Schutzhelme gem. der DMSB- oder der CIK/FIA- Normen bzw. -Standards mit Stand 2009 zulässig.
- Kartsport-Fahrer-Overall gem. den Bestimmungen der CIK/FIA (auch mit abgelaufener Homologation)
- Karthandschuhe, welche die Hände komplett bedecken
- Kartschuhe oder feste Schuhe, welche bis über die Knöchel reichen
- Sicherheitsweste, möglichst mit Zulassung des DMSB oder der CIK/FIA

3.2. Sitz Micro & Mini

Es ist ein DMSB-homologierter Sicherheitssitz mit erhöhter Rückenlehne gemäß Art. C.3.2.b des DMSB-Kart-Reglements empfohlen.

3.3 Heckauffahrschutz

Es ist ein Heckauffahrschutz gemäß DMSB-Homologationsblatt RP01/2007 oder ähnlicher Bauart vorgeschrieben. Die Heckauffahrschutz-Einrichtung muss mit dem vom Hersteller vorgesehenen Befestigungsteilen ordnungsgemäß montiert sein. Die Montage der Verkleidung hat entsprechend den Montagevorschriften (s.a. MONTAGE-VORSCHRIFTEN FÜR KART-KAROSSERIE TEILE) zu erfolgen. Weiterführende CIK- bzw. DMSB-Vorgaben bleiben davon unberührt. Der Heckauffahrschutz muss, von hinten gesehen, die Reifen-Laufflächen abdecken. Der Heckauffahrschutz darf die Gesamtbreite der Hinterachse inkl. der Räder nicht überschreiten.

Ausnahme Micro/Mini: Toleranz: 20mm; siehe siehe 2.1 - Fahrgestell

3.4 Kettenschutz

Ein Kettenschutz gemäß CIK-Reglement (Art. 2.9) ist zwingend vorgeschrieben. Er muss das Kettenrad und das Motorritzel mindestens bis zur horizontalen Mittelachse des Kettenrades wirksam abdecken. Außerdem muss er einen wirksamen Seitenschutz gewährleisten.

3.5 Sicherheitslenksäule Micro/Mini

Die Verwendung einer Kart-Sicherheits-Lenksäule oder einer Kart-Sicherheits-Lenkung (Deformationselement) gem. DMSB-Homologation ist in der Klasse Micro & Mini empfohlen

4. Motor

4.1. Modelle Für alle Rotax Klassen

Die in der RMCCS zugelassenen Karts müssen den technischen Bestimmungen der CIK sowie dem DMSB-Kart-Reglement entsprechen.

Alle Motoren müssen mit allen Bestandteilen (Vergaser, Auspuffanlage, Kühler, etc.) dem Auslieferungszustand gemäß den gültigen *ROTAX MOJO MAX Challenge Technical Regulations* entsprechen, die diesem Reglement als Anlage beigefügt ist.

Weiter sind alle vor EVO original Rotax Max Teile zugelassen. Diese müssen im Originalzustand sein und dürfen nicht verändert werden.

Es kommen der im technischen Basis-Reglement beschriebene FR 125 MicroMAX, MiniMAX, zum Einsatz. Folgende Restriktoren müssen gefahren werden.

	Art.Nr.	Micro	Mini
Auslass-Restriktor, Durchlass max 18,20 mm	273192	X	
Auslass-Restriktor, Durchlass max 22,20 mm	273196		X
MicroMAX-Kühler (kleiner Kühler)	295924	X	X

Außer den üblichen Einstellarbeiten sind keinerlei Änderungen am Motor zulässig. Alles nicht ausdrücklich Erlaubte ist verboten. Die Nachweispflicht obliegt grundsätzlich dem Fahrer. Die Leistung der Motoren kann jederzeit Gegenstand von Untersuchungen durch den Serienausschreiber oder dem DMSB sein.

4.2. Plombierung Rotax

Der zum Einsatz kommende Motor muss mit der Plombierung (Zylinder, Zylinderkopf und Membrangehäuse) des für die Bundesrepublik Deutschland und Österreich zuständigen ROTAX-Generalimporteurs oder eines durch ihn autorisierten Servicepartners aus dem Ausland versehen und im Motorenpass ordnungsgemäß eingetragen sein. Diese Regelung gilt für die Motoren aller RMC-Klassen gleichermaßen. Der Motorenpass muss den Technischen Kommissaren bei der Abnahme vorgelegt werden.

4.3. Kraftstoff

Rotax

Es ist nur handelsübliches bleifreies Superbenzin gemäß DIN EN 228 (ROZ95 & 98) erlaubt. Dem Kraftstoff darf nur Luft und 2-Takt Öl (Schmiermittel) zugesetzt werden. Jede Art der Kraftstoffveränderung (z.B. durch chemische Zusätze oder thermische Behandlung) ist verboten. Darüber hinaus muss der Kraftstoff dem Art. C.4.a des DMSB-Kart-Reglements entsprechen.

E10 Kraftstoff ist definitiv VERBOTEN

Es ist nur das Rotax XPS DAY Öl zugelassen

Der Veranstalter behält sich vor eine Tankstelle inkl. Zapfsäule für die jeweilige Veranstaltung vor Ort festzulegen. Die Bekanntgabe an die Teilnehmer hierzu erfolgt durch den Serienausschreiber vorab per E-Mail.

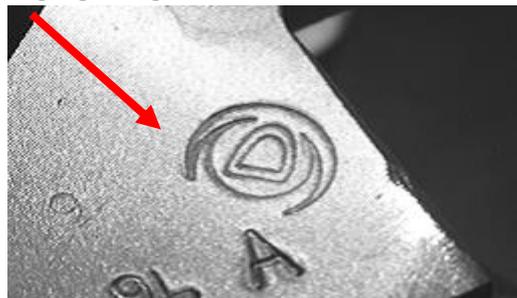
5.3. Batteriehalterung MAX – auch gültig für MICRO und MINI

Die Fixierung der Batterie ist unter folgenden Bedingungen freigestellt: Die Batterie muss in einer dafür vorgesehenen Halterung untergebracht sein, die sich nur mittels Werkzeug öffnen lässt. Die Halterung muss mit dem Kart durch

mindestens 2 sichtbare Schrauben (M6, Qualität 8.8 oder besser) mit Unterlegscheiben (min. 6x20mm) fest verbunden sein. Die Halterung darf nicht an Verkleidungsteilen oder deren Befestigungen angebracht werden.

5.4. Zylinder – auch gültig für MICRO und MINI

Es sind nur aktuelle ROTAX Original-Zylinder mit der Art.Nr. 223993 (MAX), 223994 (JuniorMAX) und 613933 (MAX-DD2) zugelassen, welche oberhalb der eingeschlagenen Größe nebenstehend abgebildete Kennzeichnung aufweisen.





5.5. Spaltmass

Micro mindestens 2,40 mm
Junior und Min mindestens 1,20 mm
Senior mindestens 1,00mm
DD2 mindestens 1,30 mm

Das Spaltmass wird mit dem Original Lötzinn von Rotax gemessen. Das Lötzinn hat eine Stärke von 2mm.
In der Klasse Micro wird mit dem Original Lötzinn von Rotax mit einer Stärke von 3 mm gemessen.

5.6. Fliehkraftkupplung MAX – auch gültig für MICRO und MINI

Die Fliehkraftkupplung darf (entsprechend Art.13 der Technical Regulations) in keiner wie immer gearteten Weise modifiziert werden. Unter „modifiziert“ verstehen sich alle Änderungen der Form, des Inhalts oder der Funktion, die eine Abweichung vom Originalzustand ergeben. Darin eingeschlossen sind das Hinzufügen und/oder Entfernen von Teilen und/oder Material, falls nicht ausdrücklich erlaubt.

Die Wartung und Pflege der Kupplung, welche als Trocken-Kupplung ausgeführt ist, hat in regelmäßigen, der Betriebsdauer und -belastung angepassten, Abständen entsprechend der in den Montage-Vorschriften beschriebenen Art und Weise zu erfolgen (s.a. MONTAGE-VORSCHRIFT KUPPLUNGSTROMMEL 125 MAX Mod.09).

Weder die Kupplungsscheibe, noch die Innenseite der Kupplungsglocke/-trommel dürfen Spuren von Öl, Fett oder sonstigen Schmiermitteln aufweisen. Tolerierbar sind lediglich, durch die Fliehkraft vom Zentrum der Kupplungsglocke sternförmig nach außen verlaufende, Schlieren, die von minimalsten Rückständen verflüssigter Substanzen herrühren und keine Änderung des Reibverhaltens der Trocken-Kupplung bewirken.

5.7. Auspuffanlage

Es sind bei allen **Cup Klassen** beide Auspuffanlagen erlaubt.

Nur das Innenrohr muss zum Auspuff passen und darf nicht geändert werden.

Als Beispiel: Neuer Auspuff EVO (geteilt) darf nicht mit Innenrohr 273093 gefahren werden.

Micro Klasse ist nur der neue Auspuff Artikel-Nr 273136 inklusiven neuen Innenrohr Artikel Nr 273212 erlaubt mit der Auspuffmatte 297982.

Mini Klasse ist nur der neue Auspuff Artikel-Nr 273137 inklusiven neuen Innenrohr Artikel-Nr 273211 erlaubt mit der Auspuffmatte 297985.

Es ist keine Kombination zwischen alt und neu erlaubt.

5.8. Vergaser-Hauptdüse

Die Größe der Hauptdüse ist für alle Rotax Klassen freigestellt. Es sind nur Original Dell'Orto Hauptdüsen zugelassen, auch solche, die nicht von BRP-Powertrain erhältlich sind. Vorzugsweise ist die Größe der Hauptdüse gemäß den Empfehlungen (s.a. ALLGEMEINE EMPFEHLUNG DER VERGASER-HAUPDÜSE) zu wählen.

5.9. Vergaser

Neuer Vergaser

Besondere Regelung für Dellorto VHSB 34 XS (neu wie im Auslieferungszustand außer Hauptdüse)

Reglement aus dem Englischen Reglement Junior & Senior Max identisch

Vergaser Schieber „45“

Düsennadel "K57"

Schwimmer "4,0 gr"

Düsenstock"DP267" gestempelt

Leerlaufdüse 60 & Leerlaufdüseneinsatz 45

Starterdüse 60

Alter Vergaser QS & QD

Vergaser Schieber „40“

Düsennadel "K98" oder „K27“

Schwimmer "3,6 gr" oder „5,2“
Düsenstock"FN266" gestempelt

5.10.a Zündanlage

Es sind in allen Cup Klassen zwei verschiedene Zündanlagen Zulässig-
Vor EVO = Denso

Ab EVO = Dellorto

Folgende ECU Boxen sind zulässig in allen Cup Klassen

Micro Teile-Nr: 666815

Senior: Teile-Nr 666814 oder 666815

Mini: Artikel-Nr: 666818

Junior : Teile-Nr 666812 oder 666813

DD2: 666816

6 Micro & Mini

6.1.

Micro:

Übersetzung 14-72

Mini: Übersetzung 13-80

Das Kettenblatt muss im Original Zustand sein, es dürfen keine Zähne entfernt werden oder eine andere Zahl eingeschlagen sein als drauf steht.

6.2. Es muss der neue Einlassrestriktor mit der Teilenummer 267536 gefahren werden.



Genehmigungsvermerk des ADAC-Club/ der ADAC Sportabteilung

Ort / Datum:

Reg.Nr.:

Unterschrift:

Stempel